

МОБИЛИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ РЕСУРСОВ СИБИРИ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1941-1945 гг.)

Н.Д. Ростов

Мобилизационная готовность является самым ответственным элементом в системе обороны государства. В предвоенный период, когда в Европе уже бушевала Вторая мировая война, вопросу мобилизационной готовности Вооруженных Сил, государственных и партийных органов уделялось повышенное внимание. Начальник штаба Сибирского военного округа генерал-майор П.Е. Глинский, выступая на совещании заведующих военными отделами партийных органов Новосибирской области в феврале 1940 г., обратил внимание собравшихся, что «Нас не будут ждать готовы мы или нет. Для войны должно быть подготовлено все лучшее. От этого будет зависеть сам ход войны»¹.

Накануне Великой Отечественной войны на территории Сибири во всех областях и краях проводились различные мобилизационные мероприятия, имеющие целью проверить мобилизационную готовность региона к возможной войне. 30 марта 1941 г. городской военный комиссариат г.Читы совместно с городским комитетом ВКП(б) провели большую мобилизационную игру. Проведенное мероприятие вскрыло серьезные недостатки в вопросах мобилизационной работы. На сборно-сдаточный пункт автотранспорта согласно наряда вызывалось 55 автомашин. Из 44 автомашин, предназначенных к поставке к 8 часам утра, поставлена была только одна машина. Неявка составила 32 автомашины, что составляло 58,2%. Из явившихся автомашин комиссией было принято только 17. Проведенная игра показала неготовность хозяйственных организаций города к проведению мобилизации. Причинами такого положения явилась безответственность ряда организаций к выполнению наряда. Кроме того, приписанный автотранспорт по некоторым предприятиям не соответствовал реальной действительности по качеству². В 1939 г. в период отмобилизования ряда воинских частей и соединений СибВО государственные, партийные и хозяйственные органы Сибири получили определенную практику мобилизации автомехтранспорта. Только организациями Красноярского края в войска было поставлено 1045 автомашин³.

К началу Великой Отечественной войны мобилизационные планы военных комиссариатов по поставке автомехтранспорта были отработаны⁴. С 23 июня 1941 года на всей территории Сибири началась мобилизация. На сроки и характер проведения мобилизационных мероприятий оказывало влияние несколько факторов и основными из них являлись: тяжелое положение на советско-германском фронте и быстрое продвижение противника в глубь нашей страны, а также природные и экономические условия регионов Сибири, низкая сеть транспортных коммуникаций. Архивные документы свидетельствуют: в результате напряженной работы партийных и государственных органов, органов местного военного управления, отмобилизование людских ресурсов, гужевого и автомобильного транспорта в годы Великой Отечественной войны было проведено своевременно. Вместе с тем, в следствии прямой недооценки мобилизационной работы в условиях мирного времени, некоторые руководители советских, партийных и хозяйственных органов Сибири оказались не вполне подготовленными к проведению мобилизации автомехтранспорта в условиях военного времени. По мобилизационному плану 1940 г. Омская область должна была поставить для РККА 3892 грузовых и 200 легковых автомашин. На 6 июля 1941 г. для действующей армии было поставлено 1611 единиц техники и 208 находилось на областном сборном пункте⁵. На 7 июля 1941 г. наряд в 600 автомашин и тракторов резерва НКО СССР Алтайским краем был выполнен своевременно и полностью. Техника была доставлена на железнодорожные станции и ждала отгрузки⁶. Проведенная работа по первому мобилизованию автомехтранспорта в Сибири, вскрыла серьезные недостатки. Стратегическое мобилизационное развертывание Вооруженных Сил СССР требовало их устранения в кратчайшее время. Мобилизационные планы областей и краев Сибири оказались несоответствующими с фактической постановкой и состоянием технических средств. Некоторые руководители краевых, областных, городских и районных военных комиссариатов, партийных советских и хозяйственных организаций, отне-

слись к порученной работе несерьезно. Наряд на поставку автотранспорта во всех регионах Сибири в июне-июле 1941 г. выполнялся с большим напряжением, особенно по грузовым автомашинам. На 2 июля 1941 г. выполнение нарядов на поставку техники в Омской области составило только 42,3%. Причины невыполнения заключались главным образом в плохом качестве автопарка, который приходилось сначала ремонтировать в мастерских г.Омска и тогда уже сдавать формируемым воинским частям. Ряд районов области машины поставляли очень плохого качества, создавая загруженность мастерских. Отсутствие запасных частей затягивало сроки ремонта⁷. С началом проведения мобилизации имели место и растерянность ряда руководителей. Шарбакульский районный военный комиссар Омской области политрук Подольников телеграфировал в облвоенкомат «В районе имеется машин ГАЗ АА – 7 и ЗИС 5 – 3. Поставить невозможно в виду необорудования, отсутствия запасных частей. Указанные машины находятся на приемосдаточном пункте РВК. Прошу вашего указания, как быть с поставленными машинами дальше, распустить их по хозяйствам или ожидать помощи»⁸.

Выполнение наряда на поставку автомашин являлось серьезной проблемой для всех краев и областей Сибири. На 30 июня 1941 г. Балеийский район Читинской области наряд на поставку 126 машин, смог выполнить только на 78. Причиной невыполнения наряда являлось низкое техническое состояние машин, которые по этой причине «... не могут быть приписаны к воинским частям, т.к. прежде чем поставить требуется капитальный и средний ремонт. Кроме того, большая часть исправных машин стояла без резины»⁹. Борзинский РВК Читинской области на 28 июля 1941 г. в формируемую Даурскую стрелковую дивизию вместо 13 по наряду легковых машин, поставил только 3, грузовых автомашин вместо 280 по наряду, было поставлено только 105¹⁰. В целом по Читинскому облвоенкомату на 29 июля 1941 г. вместо 1433 грузовых машин по наряду, для формируемых воинских частей было поставлено только 935¹¹.

С большим напряжением, особенно по грузовым автомашинам, выполнялся наряд на поставку автотранспорта в июле 1941 г. и в Алтайском крае. В следствии низкого технического состояния автотранспорта 3-й категории в первые дни Великой Отечественной войны наряды на поставку техники выполня-

лись Крайвоенкоматом за счет машин 1-й и 2-й категорий. По поступлении во второй половине июля 1941 г. централизованного наряда на поставку автотранспорта 1-й и 2-й категории и из-за отсутствия запасных частей и резины, край оказался в крайне затруднительном положении. В Алтайском крае выделенные по нарядом крайвоенкомата машины для укомплектования воинских частей оказались негодными к поставке Красной Армии. На 16 октября 1941 г. по 27 районам края из поставленных 610 автомашин, было принято 159¹². Первые дни мобилизации также показали, что многие автомашины 1-й и 2-й категории оказались не совсем пригодными к поставке в действующую армию, требовали ремонта и наряд выполнялся за счет автомашин 3 категории¹³. Косихинский район Алтайского края мобилизационный план на поставку автомашин выполнил частью за счет резервного фонда¹⁴. На 7 августа 1941 г. выполнение централизованного наряда военными комиссариатами Алтайского края по автотранспорту 1-й и 2-й категории составило: по грузовым - 2120 автомашин вместо 4084, легковым – 70 вместо 100 по наряду, тракторов – 974 вместо 1100 по наряду¹⁵. Командир 76-го запасного стрелкового полка г.Бийска Белявский с 5 июля 1941 г. направил в крайком ВКП(б) 7 телеграмм о неблагополучии с тракторами на приемосдаточном пункте г.Бийска¹⁶.

Сегодня мы можем со всей определенностью говорить: низкое техническое состояние автопарка Сибири накануне Великой Отечественной войны оказало негативное влияние на проведение мобилизации транспорта с ее началом. Вместе с тем, мы должны отметить: с таким положением отдельные руководители региона не могли смириться. 27 февраля 1941 г. секретарь Сталинского района ВКП(б) г.Омска Гинц и председатель райисполкома Ополев, обеспокоенные техническим состоянием автопарка, направили в обком партии докладную записку по итогам технического осмотра автотранспорта на 1 января 1941 г. С тревогой они писали: «Технический осмотр показал крайне неудовлетворительное состояние автотранспорта. Технически исправных машин 20-25%. Это не обеспечивает потребности Красной Армии и может сорвать от мобилизацию частей в нужный момент»¹⁷. Проведенная в феврале 1941 года проверка мобилизационной готовности в городе Славгороде Алтайского края установила, что состояние приписного автотранспорта находится в неудовлетворитель-

МОБИЛИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ РЕСУРСОВ СИБИРИ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1941-1945 гг.)

ном состоянии¹⁸. В письме Командующего войсками Забайкальского Военного Округа (ЗабВО) комкора Ремизова и Члена Военного совета Гапанович Председателям Читинского и Иркутского областных исполнительных комитетов, Председателю Совнаркома Бурято-Монгольской АССР и секретарям обкомов ВКП(б) от 24 февраля 1940 года выражалась серьезная обеспокоенность сбережением автотранспорта и его мобилизационной готовностью. Они писали: «Прошедшие учебные сборы летом 1939 г. показали, что подготовка к мобилизации народного хозяйства в областях поставлена неудовлетворительно. Состояние автотранспорта, уход, сбережение, обеспеченность запасными частями поставлена очень плохо. Машины, поставляемые в РККА, запасными частями не обеспечиваются. Владельцы машин за поставляемыми в РККА машинами в период мобилизации не следят и не содержат их в полной боевой готовности»¹⁹.

При выполнении Директивы Военного совета ЗабВО №19504/2 от 26 марта 1941 г. «О поставке материальной части из народного хозяйства», 17 отдельный автотранспортный полк в г. Иркутске начал приемку автомашин, поставляемых райвоенкоматами. Из 16 автомашин, прибывших из Аларского РВК, 8 было забраковано, из 37 машин Нижне-Уфимского РВК было забраковано 8, из 89 машин Тайшетского РВК, было забраковано 19. При браковке во внимание не принимались такие крупные дефекты, как отсутствие сменной арматуры, стартера, компрессора и т.д.²⁰. Выполнение нарядов на поставку машин, в ходе начавшейся войны, явилось серьезной проблемой и для Читинской области, так как наряд был составлен явно завышенным, без реального учета количественного и качественного состояния автопарка области. Лимит изъятия автотранспорта был велик. На период его составления область имела автомашин: легковых 960, грузовых 7188. Из них подлежало освобождению согласно установленным процентам изъятия: легковых – 747, грузовых – 4813. Для поставки в РККА оставалось автомашин: легковых 213, грузовых – 2375. «Если соблюдать процент изъятия, - отмечал областной военный комиссариат, - то наряд не будет выполнен, а нарушать процент не дают автохозяйства. Например, железная дорога имеет телеграмму из Москвы не поставлять свыше установленных процентов изъятия. Такие же указания имеют и другие организации»²¹.

На первое июля 1941 года состояние автотранспорта в Читинской области характеризовало большое число автомашин 3-й категории. Из 6206 грузовых автомашин число таких машин составило 3809, а 1-й категории только 855²². Райкомы ВКП(б) и райисполкомы решительных мер к руководителям автохозяйств в части восстановления автомашин своевременно не принимали, ограничивались бесконечными решениями Суженных заседаний и контроля за выполнением этих решений не осуществляли. Например, крупное автохозяйство Балецкого района автобаза рудника на 30 июня 1941 года имела 42 машины ЗИС-5 с пробегом 120-200 тыс. км. Из них технически исправными были 25. 3 машины подлежали списанию как негодные, 14 требовали капитального и среднего ремонта. Из 25 технически исправных машин обеспечены резиной было только 10. Все машины были 3-й категории. Горючего, в случае доставки машин к железной дороге, забронировано не было. Имеющиеся на складе запчасти и инструмент не были закреплены за приписанными к поставке в РККА машинами²³. Принципиальная оценка состоянию автопарка области дана в докладной записке Управления НКВД по Читинской области №12/78685 от 21 августа 1941 года «Об итогах проведенного полугодичного технического осмотра автопарка области по состоянию на 1 июля 1941 года» Из 8290 единиц техники техническому осмотру было подвергнуто 7914 автомашин. Из ходовых автомашин технически исправными оказалось 2482, что составляло 31,3%. Требовали капитального, среднего и текущего ремонта 4083 – 55,4%. Из числа неходовых машин находилось в ремонте и требовало ремонта 3531 – 44,6%. В сравнении с 1 июля 1940 года количество исправных машин уменьшилось на 13,67%²⁴. Причинами низкого технического состояния автопарка Читинской области являлись: несвоевременность профилактического ремонта, неудовлетворительное состояние дорог. 90% дорог области представляли собой естественные дороги в большинстве своем изобилующие бездорожьем. Отсутствие ремонтных мастерских общего пользования и хищническая эксплуатация автотранспорта по мелким хозяйствам порождали порочную практику восстановления одной машины за счет неходовой, стоящей в ожидании ремонта. Вследствии чего от 221 автомашины из числа осмотренных и ожидающих капитального ремонта, остались рамы и кабины. На техническое состояние автотранспорта также

влият недостаточный надзор за эксплуатацией и содержанием машин со стороны руководства хозяйств и организаций и неуделение должного внимания этому вопросу городскими и партийными органами²⁵.

Одной из причин напряженности в выполнении нарядов на поставку автотранспорта в Алтайском крае повлияли грубейшие нарушения Бийского автоинспектора Цимбалюка в подаче сведений о техническом осмотре автомашин и их технической исправности. Им завывшалась категоричность машин, что в действительности не соответствовало реальному их техническому состоянию. Крайавтоинспекция мер по проверке сведений не принимала. Это привело к фактической угрозе срыва выполнения централизованных нарядов на поставку автотранспорта в июле 1941 года²⁶.

Автоинспекция Новосибирской области в довоенный период также «... давала городским и районным военным комиссариатам данные о состоянии автомашин не соответствующие действительности». В результате этого в городе Томске с первых же дней войны при выполнении нарядов по поставке машин пришлось не всегда придерживаться мобилизационных планов и норм изъятия машин из организаций, а брать все лучшие машины, хотя бы они принадлежали одной организации и передавать последним из других организаций из числа неходового парка или требующего большого капитального и восстановительного ремонта²⁷. Тенденция к снижению уровня технического состояния уровня автопарка Новосибирской области ярко проявились уже в предвоенный период. Командующий войсками Сибирского Военного Округа генерал-лейтенант Калинин С.А., выступая 14 апреля 1940 года на III Новосибирской областной партийной конференции, обратил внимание собравшихся, что «В 1939 году количество исправных машин в области было 46% к общему составу, в 1940 году их осталось только 40%»²⁸. В ряде районов области технически исправных машин, способных быть поставленными для РККА, насчитывалось только 38,6%, а в Мошковском и Коченевском районах число таких машин составило 11%²⁹. Задача, поставленная Пленумом по приведению автопарка области в высококачественное состояние, полное соответствие с мобилизационными потребностями нашей страны, в оставшееся до войны время выполнена не была.

Большие трудности в выполнении нарядов на поставку автомашин в Алтайском крае

были вызваны и тем, что автопарк края был привоза 1938-1939 гг., а для ремонта запасных частей в 1940-1941 гг. почти не отпускалось. И как результат, автомашины эксплуатировались большинством хозяйств до полного износа. Для ликвидации прорыва в выполнении наряда на поставку автомашин и тракторов, на основании решения Крайисполкома были проведены внутрирайонные проверки наличия запасных частей. Были созданы ремонтные базы, в которые были стянуты все автомашины и запасные части, где и производился ремонт автопарка³⁰.

Тяжелое положение с выполнением нарядов по поставке автотранспорта летом 1941 года сложилось и в Омской области. С момента объявления войны машины 1-й и 2-й категории были взяты в РККА, а из оставшихся автомашин 3-й категории отремонтированные и пригодные к эксплуатации в последующем поставлялись в армию. В течение войны техническое состояние автопарка Омской области, несмотря на принимаемые меры, не претерпело серьезных изменений в сторону улучшения. В 1942 г. в области имелось 5075 автомашин. Из подвергнутых техническому осмотру 4906 автомашин к концу года технически исправных машин в области было 1381, что составляло 28%³¹. На первое января 1944 года число машин в области в сравнении с 1 января 1943 года уменьшилось и составило 4167. Из 4102 подвергнутых техническому осмотру технически исправных оказалось 1595, что составляло 39%³².

Несмотря на наличие в Новосибирской области огромных ресурсов автомехтранспорта, наряды по его поставке также выполнялись с большими трудностями. В ряде хозяйств ещё в мирное время из всего наличия автопарка на ходу было технически исправных 26% машин, а в некоторых районах процент годности автопарка был значительно ниже. В целом, по области 85-90% машин не могли быть поставлены в Красную Армию без предварительного ремонта. Только по одному городу Новосибирску за период мобилизации было отремонтировано 2500 автомашин³³. В целом готовность автобаз области, предназначенных для проведения капитального и восстановительного ремонта автомашин, поставляемых в РККА, оказалась не вполне боеспособной в смысле технического оборудования и необходимых для ремонта автомашин³⁴. Все это несомненно усложняло и тормозило ход мобилизации транспортных ресурсов. На 18 октября 1941 г., несмотря на оказываемую помощь (было отпущено рези-

МОБИЛИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ РЕСУРСОВ СИБИРИ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1941-1945 гг.)

ны для ГАЗ-АА 4000 комплектов, для ЗИС-5 1100 комплектов и большое количество запчастей) по выполнению очередного наряда, было поставлено только 261 автомашина. 8 районов области вообще не поставили автомашин³⁵.

Из 1118 автомашин, поступивших из районов Алтайского края с 24 июня по 1 июля 1941 года на сборно – сдаточный пункт г.Барнаула, было принято только 400. Это свидетельствовало о низком техническом состоянии автопарка края³⁶. В Быстро-Истокском районе Алтайского края мобилизация выявила общее хаотичное состояние тракторного парка. Люди, поставленные к тракторам, не чувствовали ответственности за свою машину, текущих мелких ремонтов не проводили. В представленных тракторах, отдельные детали были связаны проволокой, веревками, обмотаны тряпками и с деревянными пробками. Это явилось следствием низкой квалификации трактористов и безответственного отношения механиков к техническому состоянию машин. В каждом тракторе обнаруживались десятками незавинченных болтов. В результате из наряда по мобилизации в 50 тракторов, район смог поставить только 23³⁷. Из 130, подлежащих поставке автомашин, Кытмановский райвоенкомат Алтайского края поставил только 6³⁸.

В ходе войны до 40% поставляемых автомашин в Новосибирской области пришлось ремонтировать и только после ремонта сдавать войсковым частям³⁹.

Повсеместно в краях и областях Сибири для ремонта техники поставляемой в войска были созданы кустовые, районные, областные и краевые приемо-сдаточные и ремонтные пункты.

В городе Омске был создан областной пункт поставки тракторов, имеющий все необходимое для ремонта и устранения выявленных дефектов. В городском военном комиссариате был создан пункт формирования автомашин и тракторов⁴⁰. На основании решения бюро Алтайского Крайкома ВКП(б) в связи с плохим состоянием автотранспорта и большим количеством отсева в начале июля 1941г. в крае были организованы кустовые ремонтные базы с задачей обеспечения 100% ремонта тракторов и автомашин, подлежащих поставке в Красную Армию. На основании этого решения Крайвоенкоматом в г. Барнауле было организовано 7 ремонтных баз и 68 ремонтных мастерских в 39 районах края. Некоторые из них работали круглосуточно. Между коллективами мастерских и баз

развернулось социалистическое соревнование за досрочный и качественный ремонт автотранспортной техники⁴¹. В Быстро-Истокском и других районах Алтайского края тракторы, предназначенные к отправке в РККА, ремонтировались круглосуточно специальными ремонтными бригадами на всех машинно-тракторных станциях (МТС). Для ремонта автомашин, принадлежащих как МТС, так и колхозам, были организованы двухсменные бригады⁴². В ходе ремонта техники выявилась серьезная проблема, которая сказывалась на ходе и сроках проводимого ремонта. Отдельными организациями в большинстве случаев машины сдавались в ремонт без участия шоферов, работающих на этих машинах, а поэтому неизвестны были скрытые неполадки и недостатки в каждой конкретной машине. Кроме того, в отдельных машинах выявленные позднее дефекты, наружным осмотром комиссиями сразу не определялись. Поэтому было принято решение: «Каждой машине, поступившей на ремонт, производить полную разборку и устранять все имеющиеся дефекты»⁴³.

В целях проверки мобилизационной готовности и усиления ремонта, поставляемой по нарядам техники, в Читинской области практиковалось проведение учебно-боевых сборов с практической отработкой поставки техники на сдаточные пункты. 23 июля 1941 года в области были проведены очередные учебно-боевые сборы. Вследствие плохого состояния автомехтранспорта наряды на его поставку полностью выполнены не были⁴⁴. Вместе с тем, проводимые учебно-боевые сборы способствовали совершенствованию мобилизационной работы и ускорению ремонта техники. В Нерчинском районе в период сборов на ремонте техники, поставляемой в РККА, работало 6 ремонтных бригад по 10 человек в каждой. В Карымском районе собранные из всех хозяйств запасные части были сосредоточены в мастерских, где производился ремонт техники круглосуточно. В Газ-Заводском районе до учебных сборов было на ходу 8-9 машин. В результате организованного ремонта, армии была поставлена 41 машина. В ходе сборов было отремонтировано 109 автомашин. Ряд руководителей автохозяйств области за неподготовленность автомашин к поставке были преданы суду. По городу Чите было возбуждено 18 уголовных дел, в Хилокском районе 7⁴⁵.

Слабым местом при выполнении мобилизационных нарядов на транспорт являлось в Сибири и отсутствие резины, запасных час-

тей, нарядов на горючее на нефтебазах⁴⁶. Для обеспечения резиной автомашин, поставляемых в РККА, для шиноремонтной мастерской города Омска было выделено 200 вулканизаторов. Также был организован сбор и прием покрышек не выброшенных хозяйствами. На оборудование машин были направлены и 200 покрышек, подлежащих выдаче хозяйствам взамен сданных на вулканизацию⁴⁷. Острый дефицит запасных частей побуждал отдельных руководителей прятать и укрывать в укромных местах резину, запасные части. Снимать хорошую резину с машин, предназначенных к поставке в РККА⁴⁸. С начала мобилизации по 31 июля 1941 г. прокуратурой Алтайского края было закончено и направлено в суд и военный трибунал 200 уголовных дел, из них 43 за уклонение от поставок автотранспорта⁴⁹. В январе 1941 г. на расширенном совещании партийных, государственных и местных органов военного управления в г. Томске, обсудившем задачи военной работы в районах Новосибирской области, отмечалось, что «машин у нас есть много, но 20% машин, находившихся на колесах не обеспечены запасными частями. С запчастями полнейшее безобразие в целом по городу, в автохозяйствах ещё в плохом состоянии»⁵⁰. Следует обратить внимание на позицию руководства СибВО на формирование запасов запасных частей. «Мы не будем этим делом заниматься - отбирать от гражданских организаций запасные части для автомашин и создавать свои склады, - сказал начальник штаба округа генерал-майор П. Е. Глинский на областном расширенном совещании руководства округа, облвоенкомата, партийных и государственных органов области 26 января 1941г., - Нужно, чтобы гражданские организации сами имели у себя неприкосновенные запчасти и когда потребуются они должны обеспечить запчастями полностью автомашины для Красной Армии»⁵⁰. Руководством военных комиссариатов Сибири предпринимались усилия с целью решения вопроса с запчастями. Томский горвоенкомат вопрос создания склада запасных частей для автомашин «ставил в 1938 г. В 1939 г. повторил запрос, но ответ был один и тот же: склад создавать нецелесообразно»⁵².

Снабжение запчастями на всем протяжении войны в Сибири оставалось напряженным. Как тыловой, Сибирский военный округ запчастями для ремонта техники в плановом порядке снабжался в последнюю очередь из излишков после обеспечения потребностей фронтов. Только в 1945 г. по ходатайству

СибВО был выделен постоянный лимит на отпуск тракторных запасных частей из вырабатываемых промышленностью области на сумму 10-15 тысяч рублей⁵³. Без помощи в срочной поставке запасных частей в июле-августе 1941г. не мог выполнить централизованный наряд на поставку техники и Алтайский край. В списке остродефицитных деталей, необходимых для подготовки автотранспорта к сдаче Красной Армии, направленном в центр, имелось 33 наименования. Среди них: авторезина для ЗИС-5 – 7000 комплектов, для ГАЗ АА – 14000 комплектов, не хватало 1500 аккумуляторных батарей, а также значительное число тормозных колодок, деталей кривошипно-шатунного механизма⁵⁴.

Напряженно складывалось положение и с призываемым водительским составом. Только в Алтайском крае по ресурсам не хватало 1000 шоферов⁵⁵. На 7 августа 1941 года водителей, необходимых вместе с поставляемыми автомобилями, недоставало 1871 человека⁵⁶. Краевым военным комиссариатом было принято решение о подготовке водителей из числа военнообязанных трактористов на краткосрочных курсах. Недостаток такого большого количества шоферов объяснялось тем, что большой процент водительского состава, предназначенного по плану явки с автомобилями, был призван и направлен в части войск РККА вне плана по нарядам округа без автомашин⁵⁷. За первые полгода Великой Отечественной Войны по 24 районам Красноярского края в действующую армию было мобилизовано 1353 тракториста, 228 комбайнеров, 72 механика⁵⁸. В условиях дефицита водительского состава уже в 1940 году в Читинской и Иркутской областях была поставлена задача по подготовке не менее 1000 шоферов в год. Из них 25% женщин⁵⁹. Сибирские женщины смело овладевали мужскими специальностями шоферов, трактористов, комбайнеров, заменяя своих мужей и сыновей, ушедших на фронт. С объявлением войны к 27 июля 1941 года 155 женщин Иркутской области вернулись на работу трактористами. При МТС и механизаторских школах обучалось 2788, на курсах комбайнеров 435 и штурвальными 98⁶⁰. С проблемой дефицита кадров для ремонта тракторов непосредственно в МТС столкнулись и в Омской области. Для ремонта тракторов подбирались кандидатуры из числа женщин и мужчин непризывного возраста. Обучение проводилось путем индивидуального ученичества и прикрепления по 2-3 человека к квалифицированным работникам⁶¹. 30 июня 1942 года Ом-

МОБИЛИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ РЕСУРСОВ СИБИРИ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1941-1945 гг.)

ским обкомом ВКП(б) был утвержден план подготовки механизаторских кадров по каждой МТС. В течение 3 месяцев предполагалось подготовить 18140 человек⁶². По постановлению ЦК ВЛКСМ от 28 августа 1941 года в Сибири при автоотрядах, гаражах, автошколах и на предприятиях, имеющих транспорт, были организованы курсы по подготовке водителей автомашин. Курсы комплектовались курсантами не моложе 17,5 лет. Срок обучения составлял с отрывом от производства 1,5 месяца, без отрыва от производства не более 3 месяцев. Обучение организовывалось индивидуальное и групповое путем прикрепления обучающихся к шоферам, механикам и техникам⁶³. За 1941-1942 гг. в Иркутской области было подготовлено 2413 трактористов, в том числе 1800 женщин⁶⁴. В 1943 году в области работало трактористами 3731 женщина⁶⁵. На 25 июля 1941г. только в Змеиногорском районе Алтайского края из 593 трактористов, 366 были женщины⁶⁶.

Решая задачи совершенствования воинского мастерства и повышения боевой готовности, воины-сибиряки оказывали помощь государственным, партийным и местным органам, органам военного управления в ремонте сельскохозяйственной техники. Из числа раненых больных, дислоцированных на территории Красноярского края госпиталей, по распоряжению Санитарного отдела СибВО №2115 от 27 июля 1942 года для оказания помощи в ремонте техники в организациях края, было выделено 178 воинов-красноярцев. Из них трактористов – 67, слесарей – 40, комбайнеров – 6, плотников – 41, токарей – 24⁶⁷.

Война требовала неукоснительного выполнения установленных нарядов. «Любой наряд должен быть выполнен во что бы то ни стало, - отмечалось в приказе Командующего войсками СибВО №0270 от июля 1942 г., - прекратить подачу телеграмм о невозможности выполнения нарядов. В отношении злостных, упорно не желающих выполнять мои указания, буду ставить перед Военным советом вопрос об отстранении от должности с преданием суду Военного трибунала как за невыполнение приказа НКО №227»⁶⁸. «Отдельные руководители районов и автохозяйств подходили к выполнению нарядов преступно, стремясь задержать лучшее у себя, а плохое сдать по наряду, - указывается в донесении Алтайского Крайвоенкомата. Например, Щарчинский район направил на укомплектование 19 автомашин 3-й категории, самые негодные, которые тащились на

буксире, шоферам, сопровождавшим эти машины заявили, что вы ведете эти машины на ремонт в Барнаул»⁶⁹. Отдельные руководители под словом неходовая машина поняли, что можно вообще поставлять на ремонтные пункты весь имеющийся в районе металлолом. Кузнецкий район Новосибирской области на ремонтный пункт в кузове одной машины привез навалом 3 автомашины. Город Ленинск-Кузнецкий привез кучу бесформенного железного лома и заявил, что он сдал на ремонт 8 автомашин⁷⁰.

Трудности в поставке техники требовали всемерной мобилизации всех сил и средств народного хозяйства и приводили подчас к напряженности в отношениях с руководящим составом райкомов ВКП(б), встававших на защиту должностных лиц и руководителей предприятий, не выполнивших наряды на поставку автомашин. Секретарь Каменского райкома ВКП(б) Алтайского края сорвал своевременную поставку автотранспорта. Из 27 доставленных по мобилизации на приемосдаточный пункт машин, годными были признаны только две. Ряд секретарей райкомов ВКП(б) шли на прямое игнорирование указаний районных военных комиссаров о мобилизации транспорта. Имелись неоднократные случаи отмены ими распоряжений райвоенкомов. Законные требования райвоенкоматов такими партийными руководителями квалифицировались как бесчинство и неподчинение райкомам. В результате отдельные райкомы ВКП(б) выносили решения на заседаниях бюро о снятии райвоенкомов с работы. Такие решения принимали бюро районных комитетов ВКП(б) Сорокинского, Парфеновского, Карасукского и ряда других районов Алтайского края. Подобные настроения были в том числе и у работников Крайкома ВКП(б)⁷¹. 21 июля 1941 г. Заведующий военным отделом Алтайского крайкома ВКП(б) Мастюков предложил дать распоряжение райгорвоенкомам, чтобы не брать автомашины у райкомов и горкомов ВКП(б)⁷². 1-й секретарь Рубцовского РК ВКП(б) Лебедев отказался поставить одну автомашину из имеющихся в райкоме двух автомашин⁷³. Это явление имело тенденцию к расширению и начинало носить противоправный характер. 31 июля 1941 г. всем секретарям Крайкомов и Обкомов областей и краев Сибирского военного округа Командующий войсками направил письмо, в котором обратил внимание партийных руководителей на неправомочность действий в отношении выполнения нарядов военных комиссариатов, особо подчеркнув, что «осо-

бенно много недоразумений вызывает поставка для Красной Армии автомашин, принадлежащих райкомам». Настоятельно Командующий просил разъяснить секретарям райкомов, что снятие с должности военных комиссаров предоставлено Наркому обороны по представлению Военного совета округа. А «наряды районных военных комиссаров на призыв людей, поставку автомехтранспорта - подлежат беспрекословному выполнению всеми, т.к. планы поставки утверждены органами Советской власти»⁷⁴. Недовольство части партийных и советских руководителей Омской области вызвало действия военных комиссариатов области по выполнению в сентябре 1941г. Постановления ГКО о поставке 1000 автомашин в формируемые воинские части. В следствии неполучения, как предполагалось ранее, автотранспорта из промышленности, было предложено обеспечить выполнение наряда за счет изъятия машин из народного хозяйства в кратчайшие сроки. Неходовой транспорт был свезен в пункты ремонта, но сроки централизованной поставки запчастей были сорваны. Поэтому пришлось вместо неходовых машин из народного хозяйства брать в спешном порядке ходовые, быстро производить ремонт и отправлять в войска⁷⁵. Заведующий военным отделом Новосибирского горкома ВКП(б) признавал: «При всем нашем желании мы вынуждены изымать часть машин из предприятий оборонной промышленности, а руководители последних прямо заявили военкоматам, горсоветам и горкомам партии, что у нас есть приказ Заместителя Наркома обороны и мы ни одной машины не дадим»⁷⁶.

На ход мобилизации оказывало влияние и личность людей, возглавляющих военные комиссариаты. От их профессионализма, моральной и психологической готовности зависело выполнение задач мобилизации транспортных ресурсов. Военный комиссар Быстро-Истокского района Алтайского края Копаев давал наряды на поставку техники, не указывая на какой день мобилизации их нужно поставить. Кроме того, крайне негативно на выполнение нарядов в районе послужило то, что райвоенкомат ни разу не организовал проверку состояния тракторов и автомашин и не поставил вопрос об этом перед районными организациями⁷⁷. «В ряде районов Алтайского края, Смоленском, Солонешенском, Красноозерском, Каменском и других вошло в закон: не выполнили наряд до поступления следующего наряда, значит, его не надо выполнять, привезли на кустовой пункт в меш-

ках машины, бросили и считают, что наряд выполнен. Некоторые районы как Троицкий, Зональный, Смоленский зачислят брошенные ранее машины в выполнение нового наряда. Десятки автомашин этих и других районов, - указывалось в донесении Крайвоенкомата в штаб СибВО, - стоят по 3-4 месяца в городе Бийске, Рубцовске, Алейске, Поспелихе, Карасуке и Барнауле под открытым небом, портятся, раскулачиваются»⁷⁸.

9 сентября 1941 года Иркутский областной военный комиссариат доложил в обком партии и в облисполком, что из 47 тракторов, возвращенных из 93-й стрелковой дивизии и подлежащих срочному ремонту к 25 августа по решению Суженного заседания облисполкома за №0061 от 19 августа 1941 года, к 15 сентября может выйти из ремонта только 7 тракторов⁷⁹. На 15 октября 1941 года из ремонта вышло только 8 тракторов⁸⁰. 25 сентября 1941 года, учитывая возросшие требования к уровню боевой готовности войск, Командование Забайкальского военного округа обратилось к руководству Иркутской области с просьбой разместить в МТС и обеспечить запасными частями и материалами дополнительно к договору Главного Автобронетанкового Управления Красной Армии 110 тракторов⁸¹.

Поставив для нужд армии в 1941г. большое число автомашин, тракторов и обеспечив автотранспортом большое число сформированных воинских частей и соединений, уже к концу октября во многих регионах Сибири сложилась тяжелейшая ситуация с техническим состоянием оставшегося автотранспорта. В Алтайском крае автотранспорт требовал полного капитального ремонта и замены большинства частей новыми. Положение усугублялось ещё и тем, что запасными частями край централизованно не удовлетворялся. Принятые меры по сбору запчастей в отдельных районах не дали удовлетворительных результатов⁸². Это ставило под угрозу срыва выполнение нарядов на поставку автомашин для формирующихся стрелковых и лыжных бригад. Аналогичная ситуация сложилась и в Новосибирской области. По Постановлению ГКО от 2 сентября 1941 года область должна была поставить из народного хозяйства для Красной Армии из числа лучших неходовых машин 1-й, 2-й и 3-й категории – 1000 автомашин. На 10 октября формируемым воинским частям было сдано только 147 машин, что означало невыполнение плана поставок первой очереди на 50%⁸³. На 20 октября 1941 года из 3831 грузовой и

МОБИЛИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ РЕСУРСОВ СИБИРИ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1941-1945 гг.)

860 легковых машин в Новосибирской области требовали ремонта соответственно грузовых 1692, легковых – 361. Из 3831 грузовой автомашины, 2366 относились к 3-й категории и для поставок в Красную Армию были непригодны⁸⁴. Нисколько не лучшим сложилось положение и с поставкой тракторов. Для воинской части, формируемой в Новосибирске, Конечевский район поставил 43 трактора. Из них не было принято по техническому состоянию 23. Кожевниковский район поставил на укомплектование воинской части в г. Томске 22 трактора и 6 автомашин. Все они были признаны негодными⁸⁵. Сроки выполнения нарядов Омской областью на поставку техники в формируемые стрелковые и лыжные бригады истекли 9 ноября 1941г. В воинскую часть 5340 ст. Чистоозерская организациями области было поставлено 4 легковые автомашины из 22, 78 грузовых из 447 и 7 специальных из 27. Невыполнение нарядов объяснялось тем, что поставляемые районами автомашины все без исключения требовали от среднего до капитального ремонта. Проводимый ремонт в городе затягивался и проводился очень медленно и недоброкачественно⁸⁶. В декабре 1941 г. пленум Алтайского краевого комитета ВКП(б) отметил, что партийные, советские и хозяйственные организации края проделали большую работу по от мобилизации в армию людских ресурсов и автотранспортной техники. В основном выполнение нарядов по поставке механического транспорта для армии было обеспечено, причем формируемые части получали его в установленные сроки и вполне пригодным к эксплуатации во фронтовых условиях. К этому времени из народного хозяйства края было изъято 63% автомашин и 34% тракторов⁸⁷. С началом 1942г. Алтайским крайвоенкоматом была поставлена задача перед районными военными комиссариатами отремонтировать к 1 мая подвижной автомехтранспорт, чтобы техническое состояние его соответствовало боевым условиям фронта⁸⁸. Были приняты решительные меры. Краевой военный комиссар потребовал обеспечить районы запасными частями, ремонтируемые пункты укомплектовать рабочей силой, установить строгий контроль за качеством ремонта. Изготовление и реставрацию деталей проводить непосредственно в ремонтных мастерских. Каждую машину, выходящую из ремонта принимать специальными комиссиями. И только исправную отправлять из районов на пункты сдачи воинским частям. О ходе ремонта докладывать ежедневно⁸⁹. Однако сро-

ки поставки автотранспорта неоднократно затягивались. В приказе Алтайского крайвоенкомата №06 от 11 февраля 1942г. отмечалось, что автомашины, призванные в армию, на пунктах раскомплектовываются.. Запасы фонда НКО расходуются не по назначению. Так, из полученных 75 комплектов авторезины, 35 аккумуляторных батарей, около 50% поставлены на автомашины, не поставляемые в армию⁹⁰.

«Райгорвоенкоматы самоустранились от выполнении этого важного задания ГКО, - отмечалось в приказе военного комиссара Алтайского края №026 от 23 июля 1942г., - надеясь на то, что эту работу должны выполнять районные и городские исполкомы. Райгорвоенкомы забыли, что местные органы военного управления несут ответственность за укомплектование воинских частей автотранспортом»⁹¹. На 23 июля 1942г. Алтайский край не выполнил наряды на поставку автотранспорта по решению Суженного заседания Крайкома от 3.02.1942 г. №17 и от 3.07.1942 г. №85, а также по постановлению бюро крайкома ВКП(б) от 6 июня 1942г. По краю не было отремонтировано и не сдано воинским частям по нарядам 4/42, 4/47, 4/87 306 грузовых, 24 легковых автомобиля и 9 тракторов⁹².

По решению Заместителя Командующего Забайкальским фронтом по автотанковому вооружению генерал-майора танковых войск Ананьева №41/0668 от 16 мая 1942г., учтя опыт первого года войны, на территории Иркутской области прием машин от народного хозяйства был организован в пунктах железнодорожных станций. Вся приемка машин на сборных пунктах была возложена на командира 4-го учебного автополка. После приема техники ее охрана на сборных пунктах осуществлялась силами воинских частей⁹³.

По Постановлению ГКО от 27.07.1942 г. №176 «О ремонте тракторов Народного Комиссариата обороны» из плана ремонта 167 тракторов на 5 октября в Иркутской области было отремонтировано только 60 или 35,3%. В целях окончания ремонта военных тракторов к 10 ноября, бюро Иркутского обкома ВКП(б) обратилось к командованию Забайкальского фронта о командировании необходимого количества бойцов в МТС и мастерские для ремонта тракторов⁹⁴.

Осуществлялся слабо ремонт автомашин и в Красноярском крае. По состоянию на 17 августа 1942г. в районах края неходовой автопарк полностью не был свезен на ре-

монтажные пункты. «Из свезенных 1428 автомашин, отремонтировалось только 570 и отремонтировано 216 или 14%», - отмечалось в решении бюро Красноярского крайкома ВКП(б)⁹⁵. К началу 1942г. число трактористов и бригадиров в крае уменьшилось на 50%, а комбайнеров - на 70%. Из 8831 грузовых и 791 легковых автомобилей, имеющих в крае на 22.06.1941г. к 1 января 1942г. было поставлено легковых – 169, грузовых – 3678 и 87 специальных. В течении зимы 1941-1942г. на курсах механизаторов было подготовлено 7183 тракториста, 2883 комбайнера, 1515 шоферов, 80% из них были женщины⁹⁶. Решением Красноярского крайкома ВКП(б) от 8 августа 1942 г. в целях безусловного окончания ремонта автопарка в крае к 1 сентября было намечено ряд конкретных мер. Наиболее важными из них являлись немедленное размещение заказов на изготовление запасных частей для автотранспорта на предприятиях местной промышленности и обеспечение в каждом городе и районе вулканизации использованной авторезины⁹⁷.

Летом 1942 г. края и области Западной Сибири формировали сталинские именные стрелковые бригады, выполнив наряды по поставке автомехтранспорта. На 15.06.1942г. Омская область для формируемой Омской стрелковой бригады поставила 94 грузовых, 6 специальных и 6 легковых выполнив наряды на 100%⁹⁸.

На протяжении войны серьезных изменений в сторону улучшения ремонтная база в регионах Сибири не претерпела. На 10 июня 1943 г. план ремонта и поставки автомашин для воинских частей Забайкальского фронта Иркутской областью выполнен в полном объеме не был. Так, из 32 автомашин по наряду Усть-Ордынский округ отремонтировал 3, ремонт остальных 29 автомашин не проводился за отсутствием запасных частей и слабости ремонтной базы⁹⁹. 28 января 1943 г. Крайисполком Красноярского края рассмотрел план ремонта тракторов на МТС края, отметил, что он проходит крайне неудовлетворительно. Отремонтировано 34,4% годового плана. Резкому снижению темпов ремонта техники способствовала большое количество мобилизованных в январе в армию специалистов из МТС¹⁰⁰. Постановление ГКО №2739 от 13 января 1943г. краем было выполнено в первом полугодии в следствии уменьшения ГКО плана поставки на 177 грузовых и 8 легковых машин¹⁰¹. 7 марта 1943 Военный совет СибВО, заслушав доклад начальника Автомобильного управления округа полковника Бу-

лакова О. «О ходе выполнения Постановления ГКО №2739 от 13.01.1943г. и Постановлений ГКО №1230, 2300 и 2265 по поставке в Красную Армию автомашин из народного хозяйства», отметил, что решение ГКО по мобилизации исправных автомашин к сдаче к 10.02.1943г. по округу сорвано. Не выполнена в срок к 1.3.1943г. поставка и сдача грузовых автомашин, прошедших текущий ремонт. По Постановлению №2739 от областей и краев Сибирского военного округа должно было поступить в резерв Верховного Главнокомандования 2268 автомашин. На 25 февраля 1943г. поступило технически исправных: легковых 18 автомашин - 13%, грузовых 190 автомашин - 21%. Нуждалось в ремонте 627 грузовых автомашин, что составляло 51%. Военный совет отметил, что эта цифра была завышена, т.к. проверкой на местах было установлено, что районные военные комиссариаты в нарушении требований Постановления ГКО №2739 принимали автомашины не только требующие текущего и среднего, но и капитального ремонта¹⁰². Плохо обстояло и с выполнением Постановления ГКО №2300. При плане поставки 500 автомашин, сдано воинским частям по округу только 222¹⁰³. Постановление ГКО №1230 также оказалось не выполненным, соответственно по легковым на 41 автомашину, по грузовым на 230¹⁰⁴. Алтайский край не выполнил в срок и Постановление ГКО №2265. При плане поставки 633 автомашины, воинским частям было сдано 472¹⁰⁵. На 17 апреля 1943г. план мобилизации техники в Красноярском крае был выполнен по грузовым автомашинам на 67%, по легковым на 60%. Отремонтировано было только 27% грузовых автомашин, 30% легковых¹⁰⁶.

Военный совет СибВО потребовал ужесточить требования по выполнению принятых решений.

Создать комиссии при исполкомах и в больших хозяйствах по обеспечению безусловного выполнения Постановления ГКО №2739¹⁰⁷. Постановление ГКО №2739 от 13.01.43г. по поставке транспорта не было выполнено и Омской областью. Из подлежащих отправке 37 легковых и 622 грузовых, на 3 марта с.г. было поставлено 13 легковых и 53 грузовых. Причинами было то, что большинство райкомов и автохозяйств поставляют в Красную Армию автомашины неисправными, требующие капитального и среднего ремонта. Несмотря на наличие поступивших автомашин многие хозяйства до сих пор к ремонту не приступили. Бюро обкома ВКП(б)

МОБИЛИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ РЕСУРСОВ СИБИРИ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1941-1945 гг.)

и облисполкомом было принято решение при невозможности выполнения автохозяйствами персональных нарядов, заменить автомашинами других организаций с последующим возмещением организациям за счет автохозяйств получивших персональный наряд. Просить Военный совет СибВО в связи с недостатком рабочих необходимых специальностей, отмобилизовать 150 человек специалистов ремонтников в распоряжение облвоенкомата из запасных частей сроком на один месяц для использования их для ремонта автомашин, поставляемых в Красную Армию. А также мобилизовать в районах специалистов, передав их на ремонтные базы. До каждой мастерской был доведен график ремонта автомашин и осуществлялся ежедневный контроль за его выполнением¹⁰⁸.

Завершился 1943 год. Год коренного перелома в Великой Отечественной войне и победоносного наступления Красной Армии. Ценою величайших усилий и жертв, в тяжелых условиях военного времени, Сибирская земля обеспечила мобилизацию своих транспортных ресурсов, тем самым внося значительный вклад в дело Великой Победы. Только Алтайским краем с 1941 по 1943гг. было поставлено для нужд фронта и освобожденным от фашистов районам 10155 автомашин. Из них в период мобилизации 1941 г. для войсковых частей и управлений по мобилизационному плану было поставлено 2787 автомашин и 295 тракторов. После проведения мобилизации по 1943 год было мобилизовано 7368 автомашин и 1724 трактора¹⁰⁹. Опыт, накопленный партийными, государственными органами и органами местного военного управления Сибири по мобилизации автомехтранспорта в годы Великой Отечественной войны является бесценным и требует творческого осмысления.

ЛИТЕРАТУРА

1. ГАНО. Ф.П-4. Оп.5. Д.667. ЛЛ.81,82.
2. ГАЧО. Ф.П – 6307. Оп.27. Д.4. ЛЛ.17, 19, 20.
3. КЦХ ИДНИ. Ф.42. Оп.5. Д.67. Л.21.
4. ЦХАФ АК. Ф.П – 5155. Оп.2. Д.24. Л.36.
5. ЦДНИ ОО. Ф.17. Оп.1. Д.3099 Л.7.
6. ЦХАФ АК. Ф.П – 5155. Оп.2. Д.1. Л.81.
7. ЦДНИ ОО. Ф.5854. Оп.1. Д.20. Л.8.
8. Там же.
9. ГАЧО. Ф.6307. Оп.27. Д.10. Л.58.
10. Там же. Л.67.
11. ГАЧО. Ф.П – 6307. Оп.27. Д.10. Л.75.
12. ЦХАФ АК. Ф.П – 1. Оп.18. Д.109. Л.75.
13. Там же. Ф.П. – 5155. Оп.2. Д.1. ЛЛ. 109,110.
14. Там же. Ф.П – 1. Оп.18. Д.116. Л.64.
15. ЦХАФ АК. Ф.П – 5155. Оп.2. Д.1. ЛЛ.109, 110.
16. Там же. Ф.П – 1. Оп.18. Д.109. Л.76.
17. ЦДНИ ОО. Ф.17. Оп.1. Д.3063. Л.11.
18. ЦХАФ АК. Ф.П-1. Оп.18. Д.117. Л.13.
19. ГАЧО. Ф.П-3. Оп.1. Д.858. Л.1.
20. ГАНИ ИО. Ф.127. Оп.1. Д.564. Л.110.
21. ГАЧО. Ф.П – 6307. Оп.27. Д.10. Л.93.
22. Там же.
23. Там же. Л.59.
24. Там же. Ф.П-3. Оп.1. Д.942. ЛЛ.2,3,6,7.
25. Там же. Л.11.
26. ЦХАФ АК. Ф.П-1. Оп.18. Д.109. Л.73.
27. ГАНО. Ф.1020. Оп.2. Д.231. Л.5.
28. РГАСПИ. Ф.17. Оп.22. Д.1846. ЛЛ. 266, 268.
29. Там же. Л.183.
30. ЦХАФ АК. Ф.П-5155. Оп.2. Д.18. ЛЛ. 88,88об. Там же. Д.1. Л.81.
31. ГАОО. Р-437. Оп.21. Д.116. ЛЛ.1об., 2.
32. Там же. Д.133. ЛЛ. 2об., 3.
33. ГАНО. Ф.П-4. Оп.6. Д.641. Л.210.
34. Там же. Ф.1020. Оп.2. Д.231. Л.5.
35. Там же. Ф.П-4. Оп.6. Д.641. Л.210.
36. ЦХАФ АК. Ф.П-10. Оп.25. Д.11. Л.14.
37. Там же. Ф.П-1. Оп.18. Д.109. Л.15.
38. Там же. Ф.П-5155. Оп.2. Д.1. Л.141.
39. ГАНО. Ф.П-4. Оп.5. Д.7. Л.134.
40. ГАОО. Ф.Р-437. Оп.14. Д.274. ЛЛ. 64,116.
41. ЦХАФ АК. Ф.П-5155. Оп.2. Д.1. Л.61.
42. Там же. Ф.П-1. Оп.18. Д.117. Л.25.
43. Там же. Л.24.
44. ГАЧО. Ф.П-6307. Оп.27. Д.10. ЛЛ. 92,93.
45. Там же. Л.93.
46. ЦХАФ АК. Ф.П-1. Оп.18. Д.116. Л.11.
47. ГАОО. Ф.Р-437. Оп.14. Д.274. Л.83.
48. ГАНО. Ф.П-4. Оп.5. Д.463. Л.134.
49. ЦХАФ АК. Ф.П-1. Оп.18. Д.106. ЛЛ.144,145.
50. ГАНО. Ф.П-4. Оп.5. Д.667. Л.74.
51. Там же. Л.74.
52. Там же. Оп.9. Д.439. Л.18.
53. ЦХАФ АК. Ф.П-5155. Оп.2. Д.1. ЛЛ.112,113.
54. Там же. Л.110.
55. Там же.
56. Там же. Л.136.
57. ЦХАФ АК. Ф.П-5155. Оп.2. Д.1. Л.135.
58. КЦХИДНИ. Ф.26. Оп.3. Д.412. Л.128.
59. ГАЧО. Ф.П-3. Оп.1. Д.858. Л.1.
60. ГАНИИО. Ф.185. Оп.5. Д.66. Л.5.
61. ГАОО. Ф.Р-437. Оп.14. Д.271. Л.184.
62. Там же. Д.381. Л.408.
63. КЦХИДНИ. Ф.1774. Оп.3. Д.346. Л.155.
64. ГАНИИО. Ф.185. Оп.1. Д.75. Л.47.
65. Там же. Оп.5. Д.99. Л.1.
66. ЦХАФ АК. Ф.П-1. Оп.18. Д.107. Л.76.
67. КЦХИДНИ. Ф.26. Оп.3. Д.547. Л.72.
68. ЦХАФ АК. Ф.Р-5. Оп.1. Д.1. Л.49.
69. Там же. Ф.5155. Оп.2. Д.1. Л.71.
70. ГАНО. Ф.П-4. Оп.6. Д.641. Л.211.
71. ЦХАФ АК. Ф.П-5155. Оп.2. Д.1. ЛЛ.81,97,98,99.
72. Там же. Л.111.
73. Там же. Л.110.
74. Там же. Ф.П-1. Оп.18. Д.116. ЛЛ.153,154.
75. ЦДНИОО. Ф.5854. Оп.1. Д.19. Л.105.
76. ГАНО. Ф.П-4. Оп.6. Д.653. Л.151.
77. ЦХАФ АК. Ф.П-1. Оп.18. Д.117. ЛЛ.36,36об.
78. Там же. Ф.П-5155. Оп.2. Д.4. Л.51.

Н.Д. РОСТОВ

79. ГАНИИО. Ф.127. Оп.1. Д.564. Л.129.
80. Там же. Д.562. Л.10.
81. ГАНИИО. Ф.127. Оп.1. Д.562. ЛЛ. 10,13.
82. ЦХАФ АК. Ф.5155. Оп.2. Д.1. Л.187.
83. ГАНО. Ф.П-4. Оп.5. Д.678. ЛЛ.166,199.
84. Там же. Оп.6. Д.653. Л.149.
85. Там же. Д.641. Л.211.
86. ЦДНННННН. Ф.17. Оп.1. Д.3071. Л.46.
87. ЦХАФ АК. Ф.П-5155. Оп.2. Д.4. Л.51.
88. Там же. Д.24. ЛЛ. 28,29.
89. Там же. Ф.Р-5. Оп.1. Д.1. Л.37об.
90. Там же. Л.9.
91. Там же. Л.37.
92. Там же.
93. ГАНИИО. Ф.127. Оп.1. Д.724. ЛЛ.73об,102. Там же. Д.759. Л.189об.
94. ГАНИИО. Ф.127. Оп.1. Д.668. Л.100.
95. КЦХИДНИ. Ф.26. Оп.3. Д.323³. Л.3.
96. Документы рассказывают. – Красноярск, 1995. С.9,10.
97. КЦХИДНИ. Ф.26. Оп.3. Д.323. ЛЛ.45.
98. ЦДНННННН. Ф.17. Оп.1. Д.3339. Л.172. Д.3442. Л.9.
99. ГАНИИО. Ф.127. Оп.1. Д.760. ЛЛ.101,103.
100. ГАКК. Ф.Р-1386. Оп.1. Д.820. Л.103.
101. КЦХИДНИ. Ф.26. Оп.14. Д.1. Л.30.
102. Там же. Оп.4. Д.16. Л.34.
103. Там же.
104. Там же. Л. 34 об.
105. Там же. Л. 36.
106. Там же. Л.51.
107. Там же. ЛЛ. 34, 34 об,36.
108. ЦДНННННН. Ф-17. Оп.1. Д.3514. ЛЛ.18,19.
109. ЦХАФ АК. Ф.П-5155. Оп.2. Д.21. Л.56.